

LKW-Test



DAF CF 85.460 FAD 8x4

Durch dick und dünn

Der erfolgsverwöhnte holländische Hersteller bessert auch bei den Baufahrzeugen nach, um sie für den harten Offroad-Einsatz fit zu machen. Ganz nebenbei gibt es bei DAF bereits starke Euro-5-Motoren, die ihren Auspuff stolz nach oben recken.





Robustes Fahrgestell und massiver Hinterkippaufbau von Meiller.

Steckt ein – teilt aus: Der DAF-Vierachser gibt die harte Nummer.

Vorbildlich der Stoßfänger auf 510 mm Höhe, dahinter der Schutz für den Kühler.

Mal was ganz Neues“, kommentiert der Leiter des Kieswerks unseren DAF treffend, aber durchaus interessiert. Bei ihm rollen fast ausnahmslos MAN und Mercedes vom Hof, die beiden Marken dominieren das Baugeschäft fast nach Belieben. Sind sie so viel besser als der Wettbewerb? Produkte aus dem holländischen Eindhoven arbeiten vor allem im Fernverkehr, im

Nah- und Baustelleneinsatz machen sich DAF-Fahrzeuge eher rar. Aber jetzt hat der holländische LKW-Bauer auch den deutschen Baumarkt im Visier. Nicht zuletzt wegen der DAF-Werkstätten hier zu Lande, die stärkere Bauaktivitäten verlangen. Mit Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr ist eine auskömmliche Auslastung kaum noch zu erzielen. Ganz anders verhält es sich bei Kippern und Fahrzeugen mit komplexen Hydrauliklösungen – sie sind in der Regel rund um den Kirchturm unterwegs und der harte Einsatz verlangt oft nach einer kundigen Werkstatt. Der Ruf verhallt nicht ungehört. Die DAF-Techniker haben ihren schweren CF-Fahrzeugen einer Offroad-Kur angeideihen lassen, um sie an die hiesigen Bedürfnisse anzupassen. So gibt es für gröbere Einsätze gerade Vorderachsen für mehr Bodenfreiheit, beim Vierachser sogar einen Achsausgleich. Auf Wunsch erhält der Fahrer für den Blick auf die Mulde einen Bauaufstieg mit Haltereling am Dach. Zusätzlich montiert

DAF bei allen 6 x 4- und 8 x 4-Fahrge- stellen einen neuen Kühlerschutz mit integriertem Staubfänger. Eine angetriebene Vorderachse führen die Holländer nach wie vor nicht im Programm, grundsätzlich bleibt es bei maximal zwei angetriebenen Achsen.

Ehrlicher Arbeiter. Die hat auch der Testkandidat, der mit seiner gedrungene Gestalt Aufmerksamkeit erregt. Große voluminöse Räder, eine riesige Hinterkipmulde, darunter duckt sich ein knapp geschnittenes Fahrerhaus – der DAF CF 85.460-Vierachser gibt seinen Charakter klar zu erkennen. Er ist ein ehrlicher Arbeiter, der nicht viel Aufhebens um sich macht. Die flexible erste Stufe verlangt nach einem energischen Schritt nach oben, dafür hat der kurze Überhang vorn einen vorzüglichen Böschungswinkel. Da muss sich der Fahrer auch keine Sorgen machen, wenn er sich etwas weiter vorwagt – der Kühler und die Ölwanne des Motors bleiben sicher hinter einem star-



Sicherer Blick auf die Ladung – große Trittplatte, auf dem Dach eine Reling

Robuste Hinterachsen an 6-Blatt-Trapezfedern – Stoßdämpfer und Stabi sind dabei entbehrlich.

Achtung im Gelände – Luftkessel, Tank und Schalldämpfer bekommen leicht Bodenkontakt.

TECHNISCHE DATEN

DAF CF 85.460 FAD 8 x 4

Motor:

Reihensechszylinder Paccar MX 340 S1, vier Ventile pro Zylinder, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Pumpe-Düse-Einspritzung mit EDC-Motormanagement, abgasarm nach Euro 5 mit SCR-Kat.

Hubraum12.900 cm³
 Bohrung x Hub130 x 162 mm
 Verdichtung18,5 : 1
 Nennleistung:
340 kW/460 PS bei 1.400–1.900/min
 Max. Drehmoment ..2.300 Nm bei 1.000–1.400/min

Kraftübertragung:

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, manuelles 16-Ganggetriebe ZF 16S 2520 mit Servoshift-Schaltunterstützung, 4-Gang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, Übersetzungen von 13,80 bis 0,84.

Außenplaneten-Achsen-Tandem HR 1355, Übersetzung $i = 4,05$.

Fahrwerk

8 x 4-Fahrgestell mit 2 geraden Vorderachsen DAF 156N, 2-Blattparabelfedern und Achsausgleich, Stoßdämpfer; zul. Achslast 2 x 7,5 t; 2 angetriebene Außenplanetenachsen an 6-Blatt-Trapezfedern; zul. Achslast 2 x 13 t; Bereifung VA: 385/65 R 22,5 – HA: 315/80 R 22,5.

Bremsen:

Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit elektronischer Regelung (EBS mit ABS und ASR), VA mit Scheibenbremsen, HA mit Trommelbremsen, MX-Motorbremse plus ZF-Intarder als Dauerbremsen

Maße und Gewichte

L x B x H7.930 x 2.500 x 3.400 mm
 Radstände2.050 + 2.300 + 1.400 mm
 Zul. Achslast Vorderachsen2 x 7.500 kg
 Zul. Achslast Hinterachsen2 x 13.000 kg
 Leergewicht14.900 kg
 Testgewicht33.050 kg



Starkes Herz: MX-Sechszylinder mit 12,9 l und 460 PS



Attraktives Cockpit mit guter Ergonomie – nur suboptimal die Kippschalter für die Sperren

rechts Kleines Daycab – knapp geschnitten, doch gut verarbeitet.

ken Stahlblech verwahrt. Das Fahrerhaus verspricht schon von außen keine üppigen Platzverhältnisse. Der Armaturenräger wölbt sich rechts zum Fahrer hin und versperrt mit der großen Mittelkonsole und einer opulenten Ablageschale den Durchstieg nach rechts. Im reinen Fahrbetrieb sitzt alles angezogen wie ein Maßanzug, kein Zentimeter Platz wird verschenkt. Doch Sitzschienen und Lenkradverstellung reichen auch für große Fahrernaturen. Die Bedienelemente liegen gut im Griff – vorbildlich die Feststellbremse, die rechts vor dem Schalthebel sitzt. Das Cockpit imponiert mit tadelloser Verarbeitung, soliden Schaltern und einem griffgünstigen Funktionslenkrad. Aber hinter den Sitzen fehlt Platz, um die Gummistiefel oder etwas Werkzeug zu verstauen.

Euro 5 mit SCR. Gewiss könnte auch die Aussicht nach vorn etwas besser sein, aber die Außenspiegel verdienen mit guter Übersicht keine Kritik. Dass unser CF 85 keinen Frontspiegel trägt, erklärt der Techniker mit einer Kamera, die den rechten vorderen Bereich im Monitor wiedergibt. Ganz zeitgemäß: Muss es morgens schnell gehen, kann der Fahrer seine Füllstände über den Bordcomputer abrufen. Dann aber kann es losgehen – sobald



das Mäusekino den ersten Check hinter sich hat, startet der Motor. Der lässt auch im Leerlauf keinen Zweifel – hier arbeitet ein kräftiger Diesel. Knapp 13 Liter groß ist der MX-Reihensechszylinder, der mit Hochdruck-Einspritzung (System Pumpe-Düse) 460 PS und 2.300 Drehmomentbestwert ans Getriebe weiterreicht. Beindruckend, wie mühelos er antritt und noch bei Leerlaufdrehzahl ohne Murren zieht – von 600 bis 1.900 Umdrehungen – eine tadellose Bilanz. Am besten, man lässt ihn ziehen – eingreifen kann man noch immer – in der Zehnprozent-Steigung, oder in tiefem Geläuf, wo er sich stämmig gegen die Fahrwiderstände wehrt.

Der Fahrer schätzt die prompte Gasannahme, aber fulminant sind Drehmoment und Elastizität, die das Datenblatt so erklärt: 2.300 Nm sind von 1.000 bis 1.400 Umdrehungen verfügbar, dann kann der Fahrer die volle Nennleistung von 460 PS abrufen. Hohe Drehzahlen braucht er nicht, bei 60 km/h rollt er im größten Gang (Acht-groß), bei Tempo 80 bemüht er gerade mal 1.350 Umdrehungen. Das Schönste daran: Der starke Euro 5-Motor zeigt durchwegs maßvollen Appetit auf Diesel und kann sich hier mit den Besten messen. Er verlangt allerdings nach Ad-Blue, volumenmäßig werden es etwa fünf Prozent des Kraftstoffverbrauchs sein. Allerdings liegen auch seine Serviceintervalle auf bescheidenem Niveau: der Wartungsplan X mit besonderen Ölen ruft den 8 x 4-CF im ersten Jahr nach 30.000 Kilometern und im zweiten und dritten Jahr nach 60.000 Kilometern in die Werkstatt.

Hart, aber herzlich. Leer zeigt der CF, das ist nicht anders zu erwarten, ein eher rustikales Wesen. Seine Papierform verspricht mögliche 44 Tonnen abseits der Straßen. Auf die Waage bringt er fahrfertig mit 330 Liter Diesel 14.900 Kilogramm – nicht zu viel, wenn man eine massive Gesteinsmulde im Kreuz trägt. Eine Sänfte ist der DAF-Vierachskipper nicht. Erst wenn er mit voller Schüttung unterwegs ist, kommt ein Gefühl von rudimentärem Federungskomfort auf.

Dafür liegt er wie ein Brett und lässt sich mit der zielgenauen Lenkung auch behände über Landstraßen zirkeln. Wankneigung – Fehlanzeige; die Kabine ist mit mechanischen Federbeinen straff auf den Rahmen montiert. Ein Blick unters Blech macht klar: An den Vorderachsen mühen sich lange Parabelfedern zwar redlich um Abroll- und Federungskomfort. Doch die beiden massiven Außenplanetenachsen werden nach alter Väter Sitte an massiven sechsblättrigen Trapezfedern geführt und gefedert. Das spart die Stoßdämpfer, die ohnehin die Verschränkungsarbeit der Achsen begrenzen. Was im harten Geländeeinsatz durchaus seine Berechtigung hat – ein CF-8 x 4 geht durch dick und dünn und kommt auch abseits befestigter Straßen nicht so leicht in Verlegenheit. Wird der Untergrund schlüpfrig, werden Längs-

und Quersperren zugeschaltet, die allerdings mit fummeligen Kippschaltern betätigt werden – ein Drehschalter in logischer Reihenfolge wäre besser.

Automobile Feinkost ist vom CF-Vierachser nicht zu erwarten. Enge Passagen im Gelände und die Rangierarbeit an die Abkipfstelle verlangen am Lenkrad einen kräftigen Zugriff – die DAF-Techniker sollten dem Fahrer angesichts zweier Lenkachsen ein wenig mehr Servounterstützung gönnen.

Dennoch sind Fahrer und Truck schnell ein eingespieltes Team, was nicht zuletzt an der Schaltung liegen mag, die vorzüglich arbeitet. Dank Servoshift flutscht der handliche Schalthebel fast spielerisch durchs Einfach-H des Ecosplit-Getriebes, stets zielsicher und mit knackigen Schaltwegen.

Wenig Finesse wird bei den Bremsen geboten. Eine Verknüpfung mit den Dauerbremsen – ein Brakeblending gar oder die Vorschaltung der Dauerbremsen aufs Bremspedal hat der Vierachser nicht zu

bieten. Eine Anfahrhilfe für die Steigung? Braucht der Profi nicht! Man muss schon kräftig in die Eisen steigen, um eine ordentliche Bremsleistung hinzulegen – erst nichts, dann aber alles. Die Pedalkräfte liegen durchwegs hoch, ein behagliches Bremsgefühl will sich so schnell nicht einstellen. Auch die Motorbremse, die hier nicht aufs Bremspedal wirkt, muss erst ertastet werden – der kleine Druckknopf liegt wie anno Domini links neben dem Kupplungspedal. Der Bau-CF brems trotz EBS im Stil konventioneller Druckluftbremsanlagen, an den Vorderrädern verzögern Scheibenbremsen und hinten mit Trommeln. Für die Ehre des DAF steht der ZF-Intarder ein – der

MESSWERTE	
Kraftstoff-Verbrauch und Durchschnittsgeschwindigkeiten	
Leerfahrten	
Landstraße.....	28,6 l/100 km bei 51,7 km/h
Autobahn	27,4 l/100 km bei 83,5 km/h
Beladen	
Landstraße.....	47,4 l/100 km bei 49,5 km/h
Autobahn	23,9 l/100 km bei 80,1 km/h
Gesamt	
Teststrecke	170 km
Landstraßenanteil	78 %
Verbrauch	35,6 l/100 km
Geschwindigkeit	57,3 km/h

Fahrer und Truck sind schnell ein eingespieltes Team, was nicht zuletzt an der Schaltung liegt.

brems vorzüglich, wenn der Fahrer mit dem Hebel am Lenkrad zurechtkommt. Kostet allerdings 60 Kilogramm extra.

Fazit. Im Fernverkehr hat sie sich einen guten Ruf erarbeitet, jetzt möchte die holländische Marke die Bauwirtschaft erobern. Ihr Erfolgsrezept: Bei ihren Produkten konzentriert sie sich aufs Wesentliche. Im Falle unseres Vierachsers überzeugt der starke Antriebsstrang, der zudem Euro-5-Abgasqualität bietet. Das Fahrzeugkonzept ist robust und hat beträchtliche Nehmerqualitäten. Im Vergleich zum Wettbewerb fehlt Feinabstimmung, augenfällig bei den Bremsen und beim Fahrwerk. Was macht einen DAF aus? „Hoher Nutzwert und beherrschbare Technik“, sagen die niederländischen Marketing-Strategen. Dem ist nichts hinzuzufügen. **WOLFGANG TSCHAKERT**

Beachten Sie auch die speziellen DAF-Angebote in dieser Ausgabe im Kleinanzeigenteil!

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com